

Georg Friedrich Kempter Die Calwer Straße in Stuttgart – Ein frühes Beispiel urbanistischer Denkmalpflege

Zwanzig Jahre sind vergangen, seitdem die Sanierung der Calwer Straße in Stuttgart in Angriff genommen wurde. Da erscheint ein zusammenfassender Rückblick auf das Bauvorhaben sinnvoll, das der verantwortliche Architekt, Prof. Hans Kammerer, den *Modellfall einer Zusammenarbeit unter denkmalpflegerischen Aspekten und ökonomischem Pragmatismus* nannte. Daß urbanistische Aspekte in der Denkmalpflege seither an Bedeutung gewonnen haben, zeigt z. B. die Tatsache, daß die nächste Jahrestagung der Denkmalpfleger Deutschlands in Hamburg den Titel trägt: *Die City als Denkmalort*.

Die Idee, einen vom Abbruch bedrohten Straßenzug in Stuttgart zu erhalten, war das direkte Resultat eines von der UNESCO organisierten Kurses für Denkmalpfleger in Rom. An diesem Kurs nahm ich 1971 als junger Konservator teil und wurde in die Beziehungen zwischen Stadtplanung und Denkmalpflege eingeführt, Beziehungen, mit denen das Stuttgarter Denkmalamt damals nicht sehr vertraut war. Zudem hatte sich das Land Baden-Württemberg im Jahr 1972 ein Denkmalschutzgesetz gegeben, in dem der Begriff «Gesamtanlage» aufgenommen wurde. Dieser Begriff war in der deutschen Denkmalpolitik neu und beruht auf einer Konvention der UNESCO zum *Schutz der historischen Umgebung* aus dem Jahr 1962.

Die Erfahrungen des Rom-Kurses mit der neuen Gesetzgebung zu verbinden, war eine reizvolle Herausforderung. Deswegen wandte das Landesdenkmalamt im Fall der Calwer Straße nicht die übliche Praxis an, die darin besteht, auf die Bitten um fachlichen Rat und um finanzielle Hilfe zu reagieren. In diesem Fall war das Amt selbst aktiv, indem es auf die historische und künstlerische Bedeutung eines vernachlässigten Teiles der Landeshauptstadt hinwies, deren Zentrum im Zweiten Weltkrieg durch 52 Luftangriffe zu über 90% zerstört worden war; nur einige Straßenzüge hatten die Kriegs- und Nachkriegszerstörungen überlebt, so der obere Teil der Calwer Straße mit 135 Meter Länge, der als «Gesamtanlage» ausgewiesen wurde. Dort standen an der nordwestlichen Straßenseite fünfzehn Häuser mit ebenso vielen Läden, drei Lokalen und einer Bar. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich das Palais Gültlingen. Die bauliche Eigenart, die Maßstäblichkeit und das Nebeneinander der durch die Gebäude repräsentierten Bauepochen im Zentrum Stuttgarts bestimmen den Wert dieses Ensembles.

Natürlich ließ sich zunächst nicht absehen, welche Entwicklung hier ins Rollen gebracht wurde. Eine Entwicklung, die ein renommiertes Architekturbüro – das Büro Kammerer & Belz –, eine große Versicherungsanstalt – die ARA, heute Württembergische Landesversicherung –, das öffentliche Transportsystem der Stadt Stuttgart und eine Vielzahl von Mietern betraf. Erst später, im Jahr 1975, nannte die Stadt Stuttgart die Sanierung der Calwer Straße *ihren Beitrag zum europäischen Denkmalschutzjahr*. Rückblickend kann gesagt werden, daß der Erfolg des Projektes einfach darauf beruhte, daß zur rechten Zeit die richtigen Menschen zusammenfanden und deren Interessen zu dem verschmolzen, was heute als «Die Calwer Straße» in nationalem und internationalem Rahmen bekannt geworden ist. Annähernd zwei Jahrzehnte nach der Fertigstellung des Projektes scheint es angebracht, seinen Werdegang nachzuzeichnen, sich also nochmals mit der historischen und künstlerischen Bedeutung der Straße, mit den Bedingungen der Unterschutzstellung, mit dem Wettbewerb und seiner Realisierung sowie mit den wirtschaftlichen Aspekten zu befassen, die damals von Bedeutung waren und zum Teil auch heute noch sind. Schließlich soll noch rückblickend eine Bewertung des gesamten Bauvorhabens versucht werden.

Die historische und künstlerische Bedeutung der Calwer Straße und ihre Unterschutzstellung

Die Calwer Straße liegt in der sogenannten «Reichen Vorstadt» von Stuttgart, einer Stadterweiterung der Landeshauptstadt, die im 17. Jahrhundert durchgeführt wurde. Wie der Name des Stadtteils vermuten läßt, waren ihre Bewohner wohlhabende Bürger, meist Kaufleute, auch einige Bauern. Um 1900 waren die Häuser so stark abgewohnt, daß einige abgebrochen und neu aufgebaut werden mußten, was damals im Stil der Gründerzeit erfolgte. Der Erste Weltkrieg und die Folgejahre brachten diese Arbeiten zum Erliegen, und bis in die frühen siebziger Jahre unseres Jahrhunderts wurde praktisch nichts mehr verändert. Dann aber hatten die Häuser einen Zustand erreicht, der aus baupolizeilicher und hygienischer Sicht nicht mehr akzeptiert werden konnte. Vor allem ein Grund war für den Verfall maßgebend: Die Gebäude gelangten durch wiederholte Erbteilung in den Besitz zu vieler und zu unter-

Calwer Straße, Blick
in Richtung Kleiner
Schloßplatz.
Zustand vor der
Sanierung.



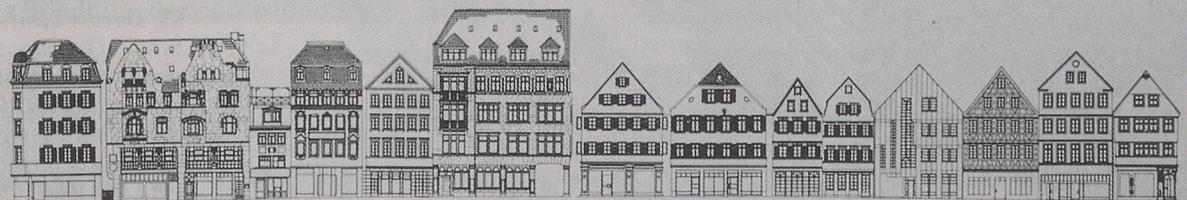
Unten: Obere Zeile
dokumentiert die
Calwer Straße vor
der Sanierung; pho-
togrammetrische
Aufnahme der Uni-
versität Stuttgart.
Untere Zeile:
Planungsentwurf,
der ausgeführt
wurde.

**Quartier Calwer Straße – Calwer Passage –
Rotebühlplatz, Stuttgart**
Architekten Professor Kammerer + Belz
und Partner Hallermann, Kucher, Ziegler,
Stuttgart
Mitarbeiter: Fezer (Projektleiter),
Kopper, Renz, Haag,
Erlkam (Bauleiter)
Grafische Gestaltung:
Atelier Professor Lohrer
Gartengestaltung: Professor Luz + Partner

1 Calwer Straße vorher
2 Calwer Straße nachher
3 Grundriß EG
1-3, 1:800



1



2

schiedlicher Eigentümer. Viele Eigentümer zogen daher aus und beschlossen, für den Unterhalt der Gebäude nichts mehr auszugeben, zumal nichts von Planungsabsichten der Stadt Stuttgart bekannt geworden war. Investitionen wären auch zu einem unkalkulierbaren und unzumutbaren Risiko geworden, weil sich mehr und mehr die Möglichkeit eines Abbruchs der gesamten Häuserzeile abzeichnete. Manche der Eigentümer wandten auch eine wirklich zerstörerische Politik an; ihr einfaches Rezept bestand darin, immer mehr Mieter mit niedrigem Einkommen in den Gebäuden zusammenzupressen, ohne dabei zu berücksichtigen, welche Konsequenzen sich hieraus für die Bewohner, die Häuser und für die gesamte Straße ergaben.

Zu Beginn der siebziger Jahre erkannte das Landesdenkmalamt – wie bereits erwähnt – die historischen und architektonischen Qualitäten der Calwer Straße und ihre Bedeutung für die Stadt, weil dort auf relativ kleinem Raum drei Jahrhunderte Stadtgeschichte konzentriert waren. Vielerlei Nutzungen – vom Bauernhaus bis zum Adelspalais – und eine Vielzahl von Baustilen – vom Fachwerkhaus bis zum Jugendstilgebäude des frühen 20. Jahrhunderts – waren hier zu

studieren, wenn auch in unterschiedlichem Qualitätsniveau und meist in recht schlechtem Erhaltungszustand. Dennoch spiegelte die Straße Lebensformen wider, die sich in Jahrhunderten entwickelt und über Generationen bestanden hatten, denn die Bauwerke geben Aufschluß über die sozialen und ökonomischen Strukturen, in denen unsere Vorfahren lebten. Auch die Geschichte der Häuser überschritt manchmal das nur lokale Interesse. So wurde z. B. das Haus Nr. 48 im 17. Jahrhundert von der Familie Lippert errichtet, deren Nachkommen zur «Templergesellschaft» gehörten, einer vor allem im schwäbisch-alemannischen Raum verbreiteten Glaubensgemeinschaft. Die Templer, deren Gesellschaft um 1840 gegründet wurde, propagierten die Auswanderung ins Heilige Land. Ihre Mitglieder bauten dort im vorigen Jahrhundert Wein und Jaffa-Orangen an. Ihre Produkte sollten in diesem Haus verkauft werden. Im Haus Nr. 50 wurde Panagiot Wergo geboren – ein einflußreicher Pionier der Textilindustrie. In seinem Haus empfing er bedeutende Dichter des vorigen Jahrhunderts wie Kerner, Schwab, Hölderlin und Uhland. Der Letztgenannte traf dort zum erstenmal die Nichte des Besitzers – seine spätere Frau.



Modell von Hans Kammerer und Walter Belz. Im Vordergrund rechts die Theodor-Heuss-Straße. Die langgestreckten Verwaltungsgebäude schützen Calwer Passage und Calwer Straße vor Lärm und Abgasen.



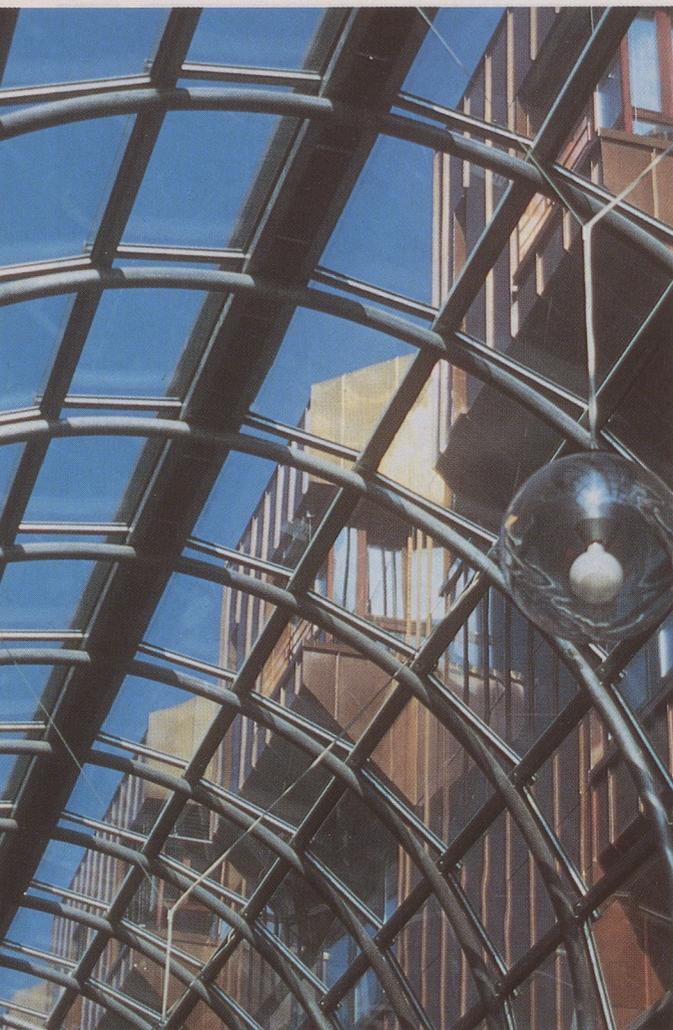
Die Bagger graben sich in Häuser und ins Erdreich; hier werden die Baugruben für die Gebäude an der Theodor-Heuss-Straße und für die U-Bahn ausgehoben.

So war es nicht sehr schwierig, das Interesse der Medien – zuerst der Zeitungen, später des Hörfunks und des Fernsehens – auf die Calwer Straße zu lenken; ihre Unterstützung des Projektes erwies sich durchaus als hilfreich. Im Februar 1973 wurde in den «Stuttgarter Nachrichten» zum erstenmal über die Straße berichtet und der Wunsch nach Bewahrung der letzten Zufluchtstätte für diejenigen, die sich der Heimatgeschichte ihrer Stadt verbunden fühlen, der letzten Idylle im Stadtzentrum zum Ausdruck gebracht. Im März 1973 nahmen die Fraktionsvorsitzenden des Stuttgarter Gemeinderates zum Thema Calwer Straße Stellung. Alle Fraktionen traten dafür ein, den oberen Teil der Calwer Straße zu erhalten. Im Mai 1973 sprach sich der Denkmalrat beim Stuttgarter Regierungspräsidium einstimmig für die Unterschutzstellung des historischen Teiles der Calwer Straße aus. Schließlich stimmte auch der Städtebauausschuß nach erheblichem Zögern für die Erhaltung der dort befindlichen Gebäude.

Wettbewerb von 1974 und Ausführung des Passagen-Gedankens

Die Verwaltung war sich mit den Politikern also einig über die Absicht, die Calwer Straße zu retten,

doch es fehlte an einem potenten Bauherrn. Zuerst trat ein englisches Unternehmen, die Firma Chesterfield & Ronson, auf den Plan, das die Absicht äußerte, die erhaltenswerten Häuser in ein Ladenzentrum zwischen Calwer- und Theodor-Heuss-Straße einzubeziehen. Diese Firma kam jedoch nicht zum Zuge, weil sich auch eine große deutsche Lebensversicherungsgesellschaft, die «Allgemeine Rentenanstalt» (ARA), für dieses Areal interessierte. Ihr Aufsichtsrat beschloß im Dezember 1974 mit einem *uneingeschränkten Ja* die Durchführung des «Unternehmens Calwer Straße», des bis heute größten Bauvorhabens dieser Gesellschaft, denn dort war man überzeugt davon, daß in der Calwer Straße *etwas sehr Sinnvolles und etwas Schönes entstehen kann*. Auf Marktanalysen und verwandte Untersuchungen, die in vergleichbaren Fällen üblich sind, wurde verzichtet. Den Ausschlag für die Entscheidung gab die Tatsache, daß sich das neue Bauprojekt am Kreuzungspunkt der Stuttgarter Straßenbahn mit der S-Bahn, dem neuen Nahverkehrssystem, befand, durch das die Landeshauptstadt mit der umliegenden Region verbunden ist. Zur Vorbereitung der Maßnahme hatte die ARA im Januar 1974 unter sechs namhaften Architekten einen Ideenwettbewerb ausgeschrieben, der das



ganze Gebiet zwischen Calwer Straße, Rotebühlplatz, Theodor-Heuss-Straße und Lange Straße umfaßte. Das Landesdenkmalamt machte für den Wettbewerb folgende Auflagen:

- Bevor mit den Arbeiten begonnen wird, ist jedes Haus unter statischen und restauratorischen Gesichtspunkten zu untersuchen. Auch ist die Geschichte der Häuser durch archivalische Recherchen zu erforschen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind mit dem Landesdenkmalamt zu diskutieren und bilden die Grundlage für die Detailfestlegung durch die Denkmalschutzbehörden.
- Die denkmalpflegerisch relevante Gebäudesubstanz ist so weit wie technisch möglich zu erhalten. Wenn neue Bauteile und neue Gebäude eingesetzt und errichtet werden müssen, so hat dies so zu erfolgen, daß sie sich in den historischen Rahmen einfügen.
- Die Mischung von Läden, Restaurants und Wohnungen, d. h. die «kleinteilige Nutzung», ist beizubehalten. Die Gebäudegröße muß ihrer Nutzung entsprechen. Daher sind große Läden hinter mehreren Gebäudefassaden abzulehnen.

- Zur technischen Unterstützung des Projektes stellt das Landesdenkmalamt eine photogrammetrische Aufnahme des gesamten Straßenzuges zur Verfügung, welche die Proportionen der Gebäude und ihrer Gliederungselemente mit einer Toleranz von etwa 3 cm erkennen läßt.

Die Auslobung des Wettbewerbs geschah zu Beginn des Jahres 1974, und im Juni dieses Jahres wurde dem Entwurf der Architekten Hans Kammerer und Walter Belz der erste Preis zuerkannt. Ihre Grundidee bestand darin, die Passanten nicht durch enge Schächte auf die Gehwege zu entlassen. Sie sollten vielmehr das Straßenniveau in einem umbauten Innenhof mit Bäumen betreten, der sich in einer Passage fortsetzt, womit eine typische Bauidee des 19. Jahrhunderts aufgegriffen wurde.

Passagen waren nur durch die Verwendung von Eisen und Glas als Baumaterial möglich. Paris war ihr Geburtsort. Hier entstand zuerst die Galerie Lafayette und danach allein zwischen 1820 und 1840 fünfzehn weitere Passagen. Sie waren – wie Walter Benjamin (1892–1940), der Kritiker seiner Zeit, Philosoph und Schriftsteller, schreibt – *Raubilder und Schlüsselräume der Epoche des 19. Jahrhunderts*.

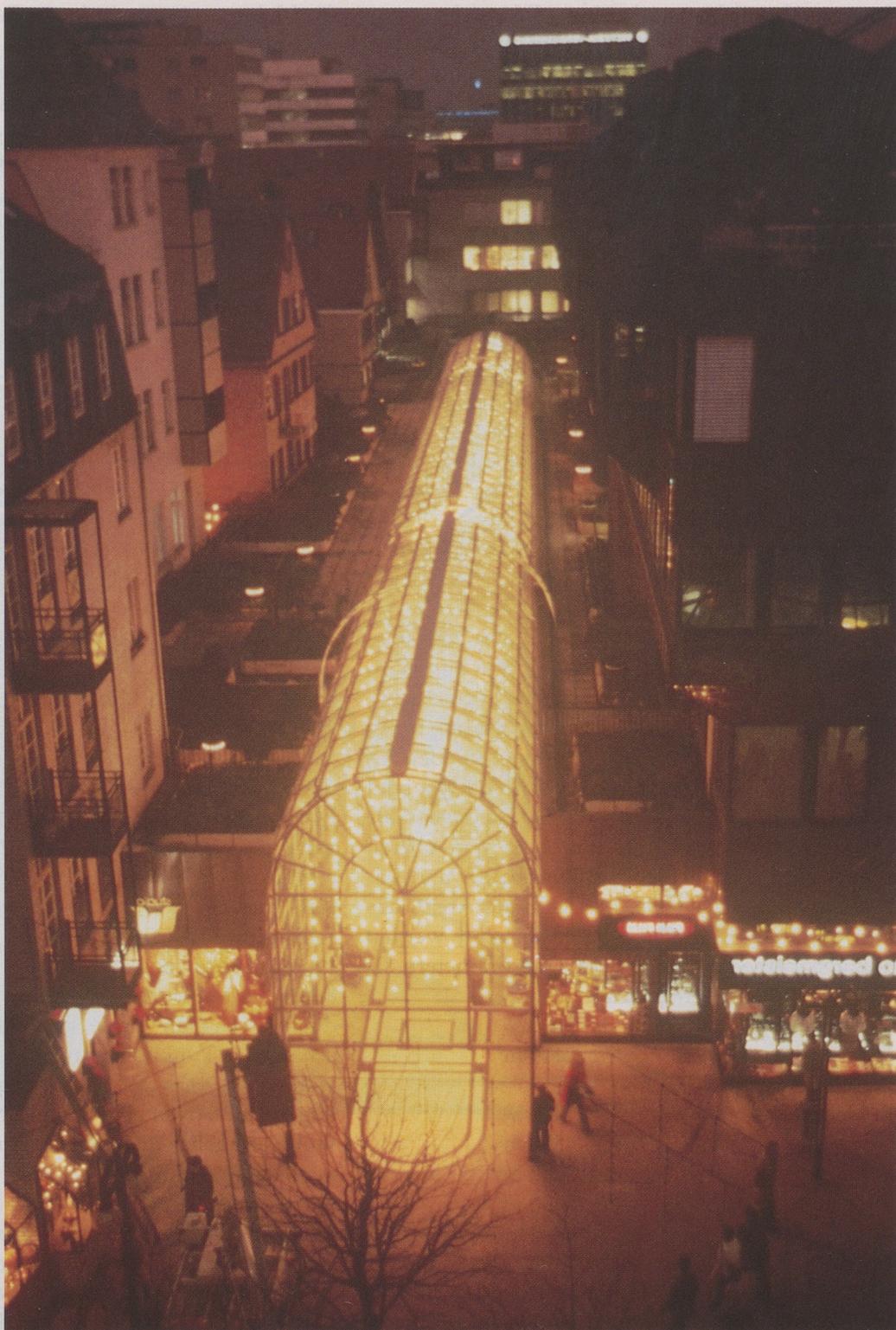
Die Passage gab dem bürgerlichen Publikum und seinen wunderlichen Erscheinungen wie dem Flaneur, dem Bohémien und dem Boulevardier und ihren weiblichen Entsprechungen Raum, sich zu zeigen, sich darzustellen, und die Gelegenheit, die Produkte einer aufblühenden Luxusindustrie zu bewundern, zu kaufen, zur Schau zu stellen und zu verbrauchen – so Johann Friedrich Geist, der Autor des Standardwerks über die Passage.

Wichtig für den Erfolg einer Passage ist vor allem die Lage: natürlich im Zentrum der Stadt. Eine Passage sollte möglichst mehrere Ausgänge haben, wichtige Plätze verbinden und Wege abkürzen, also ein Kontaktglied zwischen stark benutzten Straßen sein. Die Problematik der Calwer Passage liegt in der Tat darin, daß sie diese Verbindungsfunktion nur unvollkommen erfüllt. Daher war zumindest am Anfang bei den Geschäftsleuten ein relativ häufiger Mieterwechsel zu beobachten. Unabhängig hiervon ist festzuhalten, daß die Calwer Passage in Stuttgart das erste Nachkriegsbeispiel dieses Bautyps in Deutschland war. Inzwischen sind es Hunderte geworden. Der Passage-Gedanke erlebt seit den siebziger Jahren eine europaweite Renaissance. Fast jede Kleinstadt rühmt sich mittlerweile mit dem Besitz einer Passage.

Über das Ziel, die alte, erhaltenswerte Bausubstanz möglichst schonend den neuen Bedürfnissen anzupassen, herrschte von Anfang an Einigkeit zwischen allen Betroffenen. Daß ein guter Teil der Altbauten erhalten werden konnte, war daher mehr das Resultat der verständnisvollen Haltung der

Calwer Passage, hell erleuchtet bei Nacht.

Linke Seite: Durchblick aus der Passage zu den Wohngebäuden.



neuen Eigentümer als der Erfolg von gesetzlichem Druck, der schnell nachläßt, wenn's Geld knapp zu werden beginnt; eine Erfahrung, die sich gerade in unseren Tagen wieder aufs neue bestätigt.

Die alten Bauten bildeten sozusagen das Rückgrat für die Sanierung des Gebietes. Sein Zentrum – das Herz – ist der Innenhof, und die Passanten sind dem Blutstrom zu vergleichen, der das Ganze mit Leben erfüllt.

*Läden, Wohnungen und Garagen –
die wirtschaftliche Bedeutung der Calwer Straße*

Nachdem die Calwer Straße seither vor allem unter dem Blickpunkt des Konservators betrachtet worden ist, folgen nun noch einige Informationen über den wirtschaftlichen Hintergrund des Projektes, denn Denkmalpflege kann ohne Berücksichtigung

ökonomischer Fakten nicht sinnvoll betrieben werden. Im Gegensatz zu Objekten, die in ein Museum aufgenommen werden und für die dann nur noch «fachlich-konservatorische Gesichtspunkte» eine Rolle spielen, werden Denkmale gewöhnlich wirtschaftlich genutzt, so daß dieser Aspekt nicht gänzlich ignoriert werden darf – auch nicht vom Denkmalpfleger, der seine pflichtgemäßen Ermessensentscheidungen bekanntlich «einvernehmlich» mit den Denkmalschutzbehörden zu treffen hat, die neben baurechtlichen Fragen auch solche der Wirtschaftlichkeit prüfen müssen.

An erster Stelle mag es in diesem Zusammenhang von Interesse sein, zu wissen, daß das Projekt ohne Kredite finanziert wurde und daß diese Art der Finanzierung bei Versicherungen üblich ist, da sie ja die Verpflichtung haben, das Geld ihrer Versicherungsnehmer rentabel zu investieren.

Es wurde schon erwähnt, daß nicht vielerlei Rentabilitätsberechnungen durchgeführt wurden, bevor sich die Allgemeine Rentenanstalt (ARA) für das Projekt entschied. Das Vertrauen des Investors gründete vor allem auf der Tatsache, daß der «Bauplatz» am Kreuzungspunkt zweier öffentlicher Nahverkehrssysteme und dem damit verbundenen Publikumsverkehr lag. Es wurde nicht für den Eigenbedarf der ARA gebaut, sämtliche Räume sind vermietet; sowohl die Läden auf Straßenniveau als auch die Wohnungen und Büros in den oberen Stockwerken wie schließlich die Garagen und Lagerräume unter der Erde. Das gesamte Areal, das nach und nach von der ARA aufgekauft werden mußte, hat eine Fläche von 4000 Quadratmetern. Es wird folgendermaßen genutzt:

Lagerräume	2400 m ²
Garagen und Abstellräume (78 Stellplätze)	1400 m ²
Läden	4300 m ²
Wohnungen	2282 m ²
Büroräume	5400 m ²

Die Nutzfläche beträgt also insgesamt 15782 m², woraus sich ergibt, daß der Baugrund durchschnittlich mit drei Stockwerken überbaut wurde. Zusätzlich befinden sich in einem Kellergeschoß Garagen, Lagerräume und Fußgänger-Verbindungen. Das Bauvolumen beläuft sich insgesamt auf 98 000 m³.

Für die Läden war es zunächst schwierig, zu überleben. Die Schätzung, daß täglich 70 000 Fußgänger die S-Bahnstation «Stadtmitte» benutzen würden, erwies sich als unrichtig. Tatsächlich waren es kaum jemals mehr als 30 000 Passanten pro Tag, die die Straße und die Passage benutzten. Es brauchte etwa

fünf Jahre – eine recht lange Zeit –, bis die Straße allgemein als Einkaufszentrum akzeptiert wurde. Auch wandte sich das Angebot der teilweise recht exklusiven Läden nicht immer an die eher gehetzte Laufkundschaft. Dies führte folgerichtig dazu, daß die gewerblichen Mieter häufig wechselten.

Die Wohnungen wurden im Stil von Appartements – *Kleinwohnungen in meist luxuriösem Mietshaus* – ausgeführt und gefielen vor allem der «Yuppie»-Bevölkerung – Young Urban Professionals – von Stuttgart, denn diese Appartements sind elegant und die Garagenplätze sowie die Nah- und Fernverbindungen, die zu beruflichem Fortkommen und Freizeit-Amüusement führen, sind leicht zu erreichen. Weniger attraktiv sind die Wohnungen für Familien, denn alles, was Kinder benötigen, wird nicht geboten: Es gibt dort keinen Spielplatz, keine Naturnähe und wenig Sicherheit für Kinder.

Die Sanierungsarbeiten im Bereich der Wohnungen hatten zum Ziel, keinen Wohnraum zu verlieren, wohl aber die Wohnqualität zu steigern. Sie brachten es daher mit sich, daß fast alle seitherigen Bewohnerinnen und Bewohner der Calwer Straße in neue Wohnungen «umgesetzt» wurden, doch niemand mußte gegen seinen Willen seine vier Wände verlassen. Der Umzug wurde großzügig «vergoldet». Es ist eine Frage, die in jedem Fall aufs neue beantwortet werden muß: Ob es in einem Sanierungsgebiet wünschenswert ist, die alten Sozialstrukturen zu erhalten. Wenn sie wirklich «gewachsen» sind, ist es sinnvoll, dies zu tun. Spielen ausschließlich finanzielle Gründe eine Rolle für die Wohnortwahl, mag dieses Kriterium auch weiterhin alleine entscheiden. Was im vorliegenden Fall jedenfalls erhalten wurde, war die Mischung der verschiedenen Funktionen und eine Nutzung, die dem kleinen Maßstab des Quartiers entsprach. Aber das allgemeine Niveau für Wohnungen und für Läden wurde erheblich angehoben –, und als Folge stiegen auch die Preise.

*Mieten in dreizehn Jahren verdoppelt –
Ertragssituation bei den Läden unterschiedlich*

Die finanzielle Entwicklung des Projektes kann durch folgende Zahlen illustriert werden: Die Gesamtinvestition betrug bis 1978 etwa 80 Millionen DM. Der heutige Marktwert läßt sich auf mindestens 110 Millionen DM schätzen. Die Mieteinnahmen stiegen zwischen 1978 und 1991 jährlich um durchschnittlich 4 %, was etwa der Geldentwertung entspricht, wobei sich die verschiedenen Bereiche unterschiedlich entwickelten: aus der Sicht des Vermieters am schlechtesten die Wohnungen, am be-



Die Calwer Passage, eine Einkaufsstraße mit Flair.

sten aber die Garagen. Dort haben sich die Mieteinnahmen in dreizehn Jahren verdoppelt. Bei den Läden verlief die Entwicklung etwas komplizierter, weil zunächst für alle Branchen die gleichen Mieten verlangt wurden. Später änderte der Eigentümer seine Mietpolitik und verlangte branchenspezifische Mieten, denn es gibt Branchen, die als Publikumsmagneten erwünscht sind wie z. B. Buchläden, die aber nicht die gleiche Rendite pro Quadratmeter erbringen können wie ein Mode- oder Juweliersgeschäft. Es gibt branchenbezogene Mietindizes, die den spezifischen Durchschnittsertrag für jede Branche erkennen lassen. Zwischen den verschiede-

nen Branchen besteht in bezug auf die Ertragsmöglichkeiten pro Quadratmeter eine Differenz von über 300%; dies muß sich gerechterweise auch auf die zu bezahlenden Mieten auswirken. Alle Mieter neigen aus naheliegenden Gründen dazu, sich über die Höhe der Verpflichtungen zu beklagen, doch die fünfzehnjährige Erfahrung in der Calwer Straße zeigt, daß die meisten von ihnen ihre Verträge verlängerten.

Im Lauf der Jahre hat sich die Struktur der Mieter verändert. 1978, als mit der Vermietung der Läden begonnen wurde, waren es vorwiegend kleine Unternehmer, die nur den jeweiligen Laden als Exi-

stanzgrundlage hatten. Somit waren ihre finanziellen Möglichkeiten eher begrenzt. In ihren Verträgen war der Schutz vor Konkurrenz innerhalb des betreffenden Areals vereinbart. Heute dominieren große, oft international operierende Unternehmen als Mieter, die in vielen Städten ihre Filialen haben. Auch hier zeigt sich also die heute allgemein in der Wirtschaft zu beobachtende Tendenz zur Unternehmenskonzentration, die im Grunde leider mittelstandsfeindlich ist. Der Wettbewerbsschutz wurde aufgegeben, und jedermann scheint die alte Kaufmannsweisheit zu akzeptieren, daß Konkurrenz das Geschäft belebt. So gibt es nun mehrere Modegeschäfte und Restaurants in der Calwer Straße, was ihr durchaus zum Vorteil gereicht.

Es ist in unserem Zusammenhang wichtig zu betonen, daß hier ein Investor nicht nur darauf achtete, das ihm anvertraute Geld rentabel anzulegen, sondern auch einen vielbeachteten Beitrag zur Entwicklung der Hauptstadt Baden-Württembergs leistete. Beide Ziele sind durch die Restaurierung der historischen Straße erreicht worden – und dies ohne staatliche Unterstützung. Daher ist dieses Projekt auch ein Beispiel dafür, daß Denkmalpflege unter rein ökonomischen Gesichtspunkten sinnvoll sein kann. Die denkmalpflegerischen Auflagen wirkten sich nicht wertmindernd aus, sie waren auch in materieller Hinsicht tatsächlich wertschaffend.

Gefährdeter Straßenzug in der Stuttgarter Innenstadt erhalten

Wenn wir auf die Realisation der Calwer Straße zurückblicken, so ist es sicherlich erstaunlich, in welcher kurzer Zeit das Projekt durchgeführt wurde. Die Bauzeit betrug insgesamt nur zwei Jahre – von 1976 bis 1978. In dieser Zeit hatten die Architekten angesichts der Komplexität der Aufgabe hohen und höchsten Anforderungen zu entsprechen. Es ist sicherlich angebracht, noch einmal daran zu erinnern, daß neben dem Fußgängerstrom auch der Fluß des öffentlichen und privaten Verkehrs anders geleitet, daß Läden, Büros und Appartements neu geschaffen und daß – last but not least – alte Gebäude so einer neuen Nutzung zugeführt werden mußten, daß sie den Anforderungen des Landesdenkmalamts entsprachen, das dieses Projekt anstieß und ständig begleitete.

Wie viele Verhandlungen geführt und Verträge unterschrieben, wie viel hochqualifizierte Arbeit verrichtet, wie viel Verständnis aufgebracht und wie viele Kompromisse geschlossen werden mußten, kann heute – zwanzig Jahre nach Baubeginn – nur noch vermutet werden. Doch wenn wir heute rück-



Das «Kupferhaus» in der unteren Calwer Straße; es betont den Zugang zur Calwer Passage durch ein auffälliges Material.

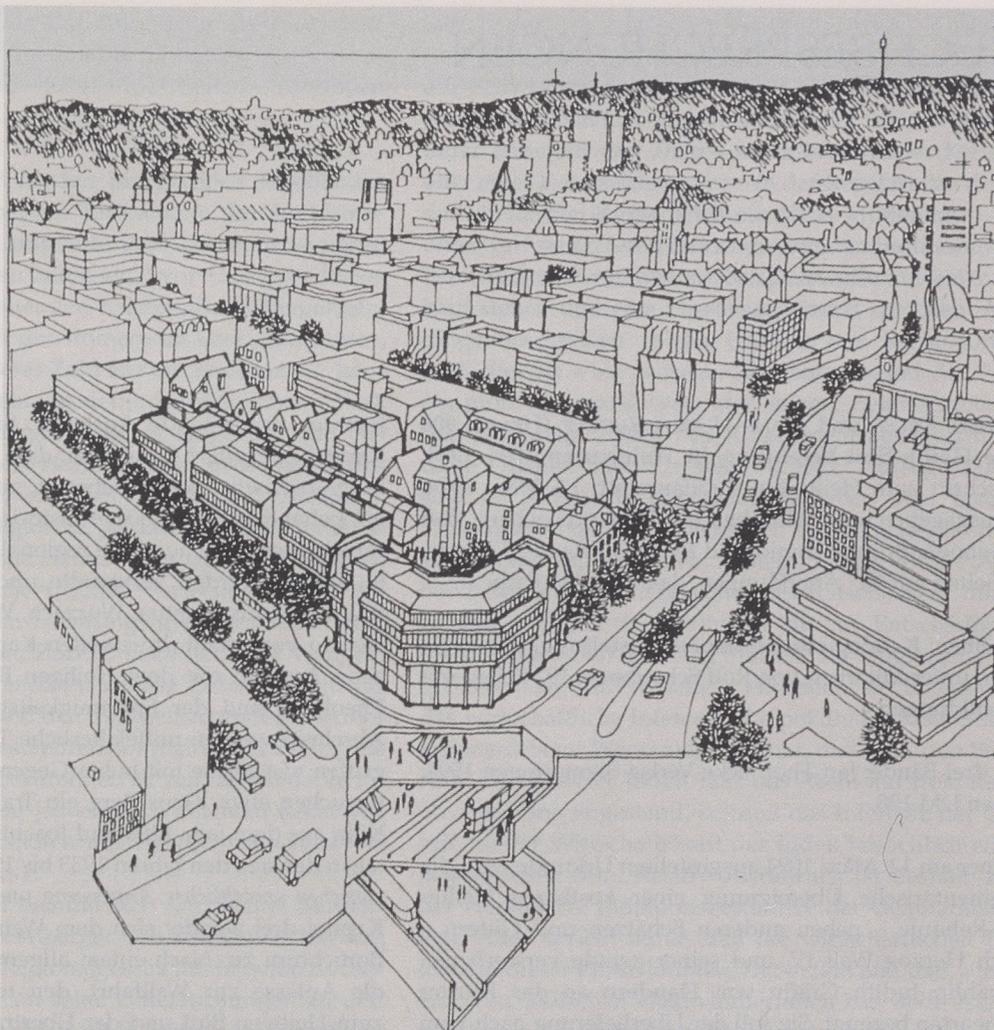
blickend fragen, was wurde erreicht, so war es folgendes:

- die Erhaltung der wesentlichen Teile eines höchst gefährdeten Straßenzuges im Stuttgarter Stadtzentrum,
- die Gewinnung eines wirklich urbanen Gebietes, das durch die historischen Gebäude wesentlich bestimmt ist,
- die Schaffung eines weiteren Wahrzeichens der Landeshauptstadt,
- die Entwicklung eines Modells für viele andere Städte.

So ist die Calwer Straße wieder zu einer guten Adresse geworden.

Es war nicht Flucht aus der Verantwortung für die Gegenwart, die alle an dem Projekt Calwer Straße Beteiligten motivierte, sondern der Wunsch, einen Teil der unverwechselbaren Atmosphäre zu erhalten, die uns aus einer vergangenen Epoche überlie-

Vom Tagblatt-Turm – oben rechts – kommt die Rotebühlstraße, die auf die Theodor-Heuss-Straße trifft. Der Schnitt zeigt nicht nur deutlich die Calwer Passage und die Calwer Straße in paralleler Anordnung, er hebt auch die vorzügliche Anbindung an die U- und die S-Bahn hervor.



シュトゥットガルト市街中心部のパースペクティブ。 Perspective sketch of the city center.

fert wurde. Man sollte in diesem Wunsch eine sinnvolle Forderung unserer Zeit sehen, denn wir stärken durch dieses Erhalten historischer Primärzeugnisse das Geschichtsbewußtsein – auch dann noch, wenn alte bauliche Strukturen neuen Nutzungen angepaßt und somit partiell verändert werden müssen. Geschichtsbewußtsein aber schafft Distanz zu den Tagesereignissen, indem es dieselben relativiert und in einen größeren Zusammenhang stellt: Wer das gegenwärtige Geschehen mit einer gewissen Distanz betrachten kann, ist freier als einer, der ganz dem Moment und seinen als übermächtig erlebten «Sachzwängen» verhaftet ist. Insofern schafft Geschichtsbewußtsein Freiheit – die wichtigste Voraussetzung für geplantes Handeln. So wurde aus freien Stücken und ganz gegen eine lange praktizierte Konvention beschlossen, den erhaltenswerten Teil der Calwer Straße auch für kommende Generationen zu bewahren. Die Idee der Denkmalpflege hat hier einen wichtigen Beitrag geleistet.

Anschriften der Autoren

Heinz Bardua, Blumenstraße 22, 71409 Schwaikheim

Otto H. Becker, Dr., Hedinger Straße 17,
72488 Sigmaringen

Luise Besserer, Blaihofstraße 81, 72074 Tübingen

Hans-Peter Döler, Breuningstraße 9,
72072 Tübingen

Dieter Kapff, Leipziger Platz 4, 70197 Stuttgart

Georg Friedrich Kempfer, Dr., Schloßgarten,
Engelberg, 73650 Winterbach

Hans Mattern, Dr., Bezirksstelle für Naturschutz,
Ruppmanstraße 21, 70568 Stuttgart

Raimund Waibel, Dr., Klöpferweg 18,
70563 Stuttgart-Vaihingen